

⑨ 日本国特許庁(JP)

⑩ 特許出願公開

⑫ 公開特許公報(A)

平2-293207

⑮ Int. Cl.⁵

識別記号

庁内整理番号

⑬ 公開 平成2年(1990)12月4日

B 60 C 15/00

Z

7006-3D

審査請求 未請求 請求項の数 1 (全4頁)

⑭ 発明の名称 空気入りタイヤ

⑯ 特 願 平1-112644

⑰ 出 願 平1(1989)5月1日

⑱ 発 明 者 安 田 弘 兵庫県伊丹市天津字藤ノ木100番地 東洋ゴム工業株式会社
社タイヤ技術センター内

⑲ 発 明 者 織 田 圭 司 郎 兵庫県伊丹市天津字藤ノ木100番地 東洋ゴム工業株式会社
社タイヤ技術センター内

⑳ 出 願 人 東洋ゴム工業株式会社 大阪府大阪市西区江戸堀1丁目17番18号

㉑ 代 理 人 弁理士 葛田 璋子 外1名

明 細 書

1. 発明の名称 空気入りタイヤ

2. 特許請求の範囲

1. カーカスプライの端部をビードコアに沿って内側から外側に向って折返してカーカス本体に続くカーカス折返し部を形成した空気入りタイヤにおいて、カーカス折返し部は、カーカス本体から離れた位置で再び折返されてパッドゴムを巻込み、ビードコアの近傍で終端して端部折返し部を形成し、しかもこの端部折返し部が、パッドゴムとカーカス本体との間に配されたビードフィラーとこのパッドゴムとに挟持されることを特徴とする空気入りタイヤ。

3. 発明の詳細な説明

〔産業上の利用分野〕

本発明は、カーカスプライの端部をビードコアに沿って内側から外側に向って折返してカー

カス本体に続くカーカス折返し部を形成した空気入りタイヤに関する。

〔従来の技術〕

第2図は、従来のラジアルタイヤの部分断面図である。

このタイヤのトレッド部12からサイド部14を経てビード部16まで伸びるカーカスプライ10は、カーカス本体18とカーカス折返し部20とからなる。タイヤトレッド部12において、カーカス本体18はベルトプライ22で締付けられている。タイヤビード部16にはビードコア24が設けられ、カーカスプライ10の端部がこのビードコア24を芯にして内側から外側に向って折返されて前記のカーカス折返し部20を形成している。ビードコア24の半径方向外側の面には断面がほぼ三角形のビードフィラー34と断面が紡錘形の他のビードフィラー35とが密着配置されて、ビード組立体36を構成している。カーカス折返し部20は、このビード組立体36に沿ってサイド部14に向ってタイヤ半径方向外方に伸びた後、ビード組立

体36の側面上端の近傍37で終端する。

以上に説明した従来の空気入りタイヤは、タイヤビード部16をリム40に装着して使用される。この際、リムフランジ42がタイヤビード部16の下部に密着する。

[発明が解決しようとする課題]

リムフランジ42に接しないタイヤビード部16の上部からサイド部14の下部に至る部分では、接地時の荷重でタイヤが変形する際に、カーカスブライ10の外側面に大きな圧縮変形が生じる。この圧縮変形は接地ごとに繰返される。ところが、前記従来の空気入りタイヤではカーカス折返し部20の端末すなわち自由端であるカーカス終端37がビード組立体36の側面に密着していたので、この終端37から疲労によりセパレーションが生じる傾向があって、タイヤビード部16の耐久性が十分ではなかった。

本発明は、以上の点に鑑みてなされたものであり、カーカスブライの端部をビードコアに沿って内側から外側に向って折返してカーカス本

体36の側面上端の近傍37で終端する。

更に、端部折返し部の先端すなわちカーカス終端が、リムフランジで規制を受ける動きの小さいビードコア近傍に位置しているため、タイヤが大きく変形する場合でもカーカス終端での歪は極めて小さくなる。

これら2つの主な理由によって、端部折返し部、特にカーカス終端でのセパレーション発生原因が取除かれ、耐セパレーション性が向上する。

[実施例]

第1図は、本発明の実施例に係るラジアルタイヤの部分断面図である。

1層又は複数層のカーカスブライ10が、このタイヤのトレッド部12からサイド部14を経てビード部16まで伸びている。このカーカスブライ10は、タイヤ円周方向に対して直角にコードを多数本配列したうえで、これにゴムを被覆してなる。コードで補強されたこのカーカスブライ

体に続くカーカス折返し部を形成した空気入りタイヤにおいて、特に重荷重車両への装着に適合するようにビード部の耐久性を向上させることを目的とする。

[課題を解決するための手段]

本発明に係る空気入りタイヤでは、カーカス折返し部が、カーカス本体から離れた転向点の位置で再び折返されて端部折返し部を形成する。この端部折返し部は、パッドゴムを巻込んだ後にビードコアの近傍で終端する。しかも、パッドゴムとカーカス本体との間にはビードフィルアが配され、端部折返し部がパッドゴムとビードフィルアとに挟持される。

[作用]

カーカス折返し部の一つの端部となる転向点部分がカーカス本体から離れており、しかも端部折返し部がビードフィルアを介してカーカス本体と一体化しているので、カーカスブライに圧縮応力等が作用しても、端部折返し部とビードフィルアとの間に作用する剪断応力が、ビー

ドフィルアの弾性変形による緩和を受けて小さくなる。

10は、トレッド部12からサイド部14を経てビード部16に至るカーカス本体18とこれに続くカーカス折返し部20とからなる。タイヤトレッド部12において、カーカス本体18はスチールコードを有する4層のベルトブライ22で締付けられている。タイヤビード部16にはビードコア24が設けられ、少なくとも1層のカーカスブライ10の端部がこのビードコア24を芯にして内側から外側に向って折返されてカーカス折返し部20を形成している。

このカーカス折返し部20は、ビード部16からサイド部14に向って一旦タイヤ半径方向外方に伸びた後、カーカス本体18から離れた転向点26の位置で再びビードコア24に向ってタイヤ半径方向内方に折返され、端部折返し部28を形成する。この端部折返し部28は、断面が紡錘形のパッドゴム30を巻込んだ後、ビードコア24の近傍32で終端する。この際、端部折返し部28を含むカーカス折返し部20は、パッドゴム30の周面に密着する。なお、パッドゴム30の最も厚い部分

は、少なくとも1cmの厚さとするのが良い。

パッドゴム30とカーカス本体18との間には、ビードコア24の半径方向外側の面に密着するように、断面がほぼ三角形のビードフィラー34が配置される。つまり、このビードフィラー34がパッドゴム30のタイヤ回転軸方向内側に配置され、これらパッドゴム30とビードフィラー34とは、カーカス本体18とカーカス折返し部20との間に生じる空間を充填しながらカーカスブライ10の端部折返し部28を挟持する。

以上に説明した本発明の実施例に係る空気入りタイヤも、従来同様にタイヤビード部16をリム40に装着して使用される。この際、リムフランジ42がタイヤビード部16の下部に密着する。

このタイヤでも、リムフランジ42に接しないタイヤビード部16の上部からサイド部14の下部に至る部分では、接地時の荷重によってカーカスブライ10の外面側に大きな繰返し圧縮変形が生じる。ところが、カーカス折返し部20の一端部である転向点26の部分がカーカス本体18から

離れており、しかも端部折返し部28がビードフィラー34を介してカーカス本体18と一体化しているため、カーカスブライ10に圧縮応力等が作用しても、端部折返し部28とビードフィラー34との間に作用する剪断応力が、ビードフィラー34の弾性変形による緩和を受けて小さくなる。更に、端部折返し部28の先端すなわちカーカス終端32が、リムフランジ42で規制を受ける動きの少ないビードコア24の近傍に位置しているため、タイヤが大きく変形する場合でもカーカス終端32での歪は極めて小さくなる。したがって、端部折返し部28、特にカーカス終端32での耐セパレーション性が向上する。

さて、以上に説明した本実施例に係る空気入りタイヤは、スチールコードを有する多層ベルトブライ22がタイヤトレッド部12に配置されているため、このトレッド部12の剛性が大きくなっている。

一般に、ハンドルを切って車の進行方向とタイヤの進行方向とを異ならせたとき、車体の慣

性で横方向の力が作用してタイヤが変形する。その結果、車の進行方向がタイヤの進行方向に乗るのに時間遅れが生じる。この時間遅れはタイヤの剛性が大きいほど小さくなって、操縦性が良くなる。したがって、操縦性向上のためには、トレッド部12の剛性のみでなくビード部16の剛性も大きくすることによって大きなコーナリングフォースを実現することが好ましい。このため、スチールコード又は有機繊維コードで構成されたチェーファーと呼ばれる補強層をタイヤビード部に付加することがあった。従来はこのチェーファーの端部がカーカスブライに密着していたので、両者間の剪断作用でセパレーションが生じることもあった。ところが、本実施例に係る空気入りタイヤでは、カーカス折返し部20と端部折返し部28とが二重になっているので、更にチェーファーを配設しなくともビード部16の高い剛性を実現することができる。

本発明の効果を確認するために第1図（実施例）及び第2図（比較例）にそれぞれ構造を示

す空気入りタイヤを作製して米国自動車安全基準（Federal Motor Vehicle Safety Standard）FMVSS119に規定された条件でドラム試験を行った。タイヤサイズは、いずれも10.00R20である。ただし、同基準に規定された合格判定条件では両タイヤとも故障しなかったため、12時間ごとに荷重を10%追加して故障が発生するまで走行を続け、故障までの時間を測定した。比較例タイヤを100として試験結果を第1表に指数表示する。

| | 実 施 例 | 比 較 例 |
|-----------------|-------|-------|
| 走行時間（指数） | 1 2 4 | 1 0 0 |
| セパレーション 発生部位 | ベルト部 | ビード部 |

第 1 表

この試験により、実施例タイヤのビード部における耐セバレーション性の向上が実証された。
 [発明の効果]

以上に説明したように、本発明に係る空気入りタイヤは、カーカス折返し部が、カーカス本体から離れた位置で再び折返されてパッドゴムを巻き込み、ビードコアの近傍で終端して端部折返し部を形成し、しかもこの端部折返し部が、パッドゴムとカーカス本体との間に配されたビードフィラーとこのパッドゴムとに挟持されるから、本発明によれば、タイヤビード部における耐セバレーション性の向上をはかることができ、特に重荷重車両への装着に適合する高耐久性タイヤを実現することができる。

4. 図面の簡単な説明

第1図は、本発明の実施例に係る空気入りタイヤの部分断面図、

第2図は、従来の空気入りタイヤの部分断面図である。

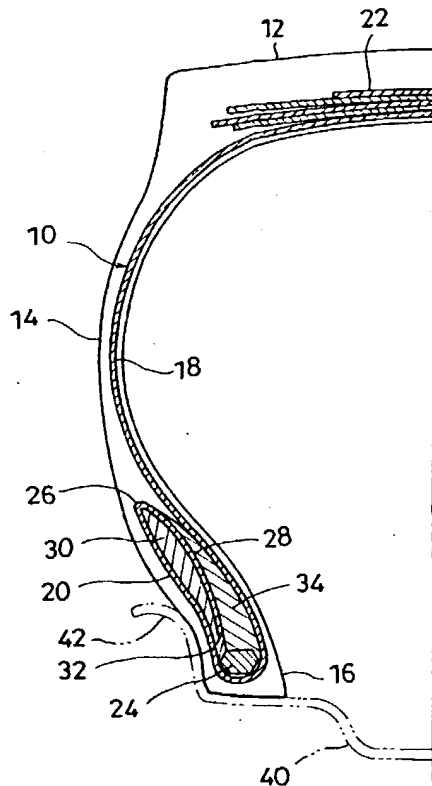
符号の説明

10…カーカスプライ、18…カーカス本体、20…カーカス折返し部、22…ベルトプライ、24…ビードコア、26…転向点、28…端部折返し部、30…パッドゴム、32…カーカス終端、34…ビードフィラー。

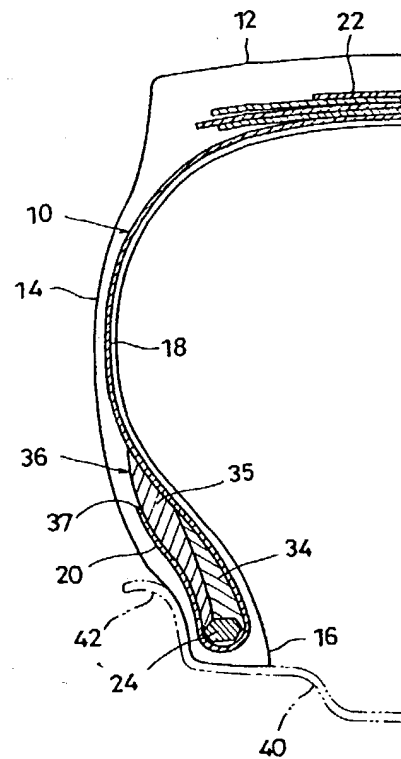
特許出願人 東洋ゴム工業株式会社

代理人 弁理士 葛田 孝子

ほか1名



第1図



第2図